



**ANALISIS KESELAMATAN *CREW* DAN BURUH SAAT  
KEGIATAN BONGKAR MUAT MENGGUNAKAN *CRANE***

***BARGE* DI KM. BONNY STAR**

**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi sebagian syarat-syarat memperoleh gelar**

**Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh :**

**RAHMAT WAHYU BASUKI**

**NIT. 51145293 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

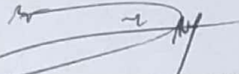
**2020**

## HALAMAN PERSETUJUAN

### ANALISIS KESELAMATAN *CREW* DAN BURUH SAAT KEGIATAN BONGKAR MUAT MENGGUNAKAN *CRANE BARGE* DI KM. BONNY

#### STAR

Disusun oleh:



**RAHMAT WAHYU BASUKI**

NIT. 51145293 N

Telah disetujui / diterima dan selanjutnya dapat diajukan  
di depan Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

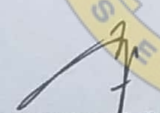
Semarang, 14-02-2020

Dosen Pembimbing

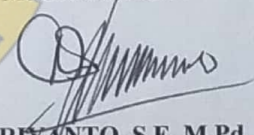
Dosen Pembimbing

Materi

Metode Penulisan

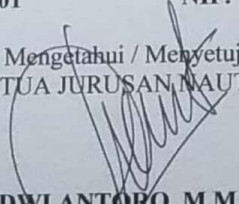


**Capt. AGUS HADI P., SP.1, M.Mar.**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19560824 198203 1 001



**Dr. RIYANTO, S.E., M.Pd**  
Pembina Tingkat I (IV b)  
NIP. 19600123 198603 1 002

Mengetahui / Menyetujui  
KETUA JURUSAN NAUTIKA



**Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19740614 199808 1 001

## HALAMAN PENGESAHAN

### ANALISIS KESELAMATAN *CREW* DAN BURUH SAAT KEGIATAN BONGKAR MUAT MENGGUNAKAN *CRANE BARGE* DI KM. BONNY STAR

Disusun Oleh:


**RAHMAT WAHYU BASUKI**  
NIT. 51145293-N

Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus dengan  
Nilai..... Pada Tanggal..... 2020

Penguji I

  
**Capt. TRI KISMANTORO, MM, M.Mar.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19751012.199808.1.001

Penguji II

  
**Capt. AGUS HADI P., Sp.1, M.Mar**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19560824.198203.1.001

Penguji III

  
**SRI SUYANTI, SS, M.Si.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19560822.197903.2.001

Dikukuhkan oleh :  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Dr. Capt. MASHUDI ROFIQ, M.Sc.**  
Pembina Tk I (IV/b)  
NIP. 19670605.199808.1.001

## HALAMAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : RAHMAT WAHYU BASUKI  
NIT : 51145293 N  
Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "*Analisis Keselamatan Crew Dan Buruh Saat Kegiatan Bongkar Muat Menggunakan Crane Barge Di KML Bonny Star*" Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk meniadakan skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 2020

Yang menyatakan

  
  
RAHMAT WAHYU BASUKI  
NIT. 51145293 N

## **MOTTO DAN PERSEMBAHAN**

“Orang yang paling bahagia adalah orang yang pandai bersyukur”

Persembahan :

1. Bapak Widodo Giyanto dan Ibu Eriningsih tercinta, serta keluarga.
2. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang tempat penulis menimba ilmu..
3. Semua teman-teman seperjuangan yang telah membantu dan menyemangati dalam tindakan, ucapan, dan doanya.





## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga dapat menyusun dan menyelesaikan penelitian yang berjudul “**Analisis Keselamatan Crew dan Buruh Saat Kegiatan Bongkar Muat Menggunakan Crane Barge di KM. Bonny Star**” guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang Teknik Program Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penelitian ini, peneliti banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak, oleh karena itu peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar, selaku Ketua Program Studi Teknik Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Bapak Capt. Agus Hadi P, Sp.1, M.Mar., selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Yth. Bapak Dr. Riyanto, S.E., M.Pd., selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
5. Yth. Seluruh Jajaran Perwira PUSBANGKATARSIS (Pusat Pembangunan Karakter Taruna dan Perwira Siswa).

6. Yth. Seluruh Jajaran Dosen, Staf dan Pegawai yang dengan sabar memberi pengarahan dan bimbingan selama penulis menimba ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Ayah ibu tercinta dan keluarga besar, yang telah memberiku semangat, do'a dan motivasi sehingga saya dapat melaksanakan perkuliahan hingga penyusunan skripsi sampai tuntas
8. Seluruh *Crew* KM. Bonny Star, yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan kepada peneliti pada saat melaksanakan penelitian.
9. Semua pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu, yang membantu terselesaikannya penelitian ini.

Tiada yang dapat penulis berikan kepada beliau dan semua pihak yang telah membantu, semoga Allah melimpahkan Rahmat-nya kepada mereka semua. Akhirnya kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan berguna bagi pembaca.

Semarang, .....2020

Penulis

**RAHMAT WAHYU BASUKI**  
NIT. 51145293 N

## DAFTAR ISI

SAMPUL DEPAN	
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN KEASLIAN .....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
INTISARI.....	x
ABSTRACT.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Perumusan Masalah .....	5
1.3. Batasan Masalah .....	5
1.4. Tujuan Penelitian .....	5
1.5. Manfaat Penelitian .....	6
1.5. Sistematika Penulisan.....	7
BAB II LANDASAN TEORI	
2.1. Tinjauan Pustaka .....	9
2.2. Kerangka Pikir Penelitian .....	30
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1. Waktu dan Tempat Penelitian .....	29



3.2. Jenis Metode Penelitian.....	29
3.3. Jenis Data .....	32
3.4. Metode Pengumpulan Data .....	33
3.5. Analisis Data .....	38
 BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti .....	39
4.2. Analisa Hasil Penelitian .....	39
4.3. Pembahasan Masalah .....	48
 BAB V PENUTUP	
5.1. Kesimpulan .....	65
5.2. Saran.....	66
 DAFTAR PUSTAKA	
 LAMPIRAN	
 RIWAYAT HIDUP	



## INTISARI

**Rahmat Wahyu Basuki**, 2020, NIT: 51145293. N, “Analisis Keselamatan *Crew* Dan Buruh Saat Kegiatan Bongkar Muat Menggunakan *Crane Barge* Di KM. Bonny Star”, Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Agus Hadi Purwantomo, Sp.1, M.Mar. Pembimbing II: Dr. Riyanto, S.E, M.Pd.

Keselamatan kerja adalah sarana utama untuk pencegahan kecelakaan, cacat dan kematian sebagai akibat kecelakaan kerja. Keselamatan kerja yang baik adalah pintu gerbang bagi keamanan tenaga kerja. Keselamatan kerja menyangkut segenap proses produksi dan distribusi, baik barang maupun jasa.

Metode penelitian yang peneliti gunakan adalah deskriptif kualitatif yang merupakan metode yang menggambarkan tentang fakta-fakta yang terjadi di atas kapal dengan teknik pengumpulan data berdasarkan hasil observasi peneliti dilapangan, wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan Mualim I serta studi pustaka. Analisis data yang peneliti lakukan adalah dengan pengumpulan data yang kemudian data tersebut disajikan untuk ditarik kesimpulan dan *fishbone analysis* untuk mencari factor-faktor yang dapat mempengaruhi keselamatan *crew* dan buruh saat kegiatan bongkar muat menggunakan *crane barge* di KM. Bonny Star

Hasil penelitian yang dilakukan dapat disampaikan bahwa peralatan keselamatan di kapal KM. Bonny Star kurang memadai sesuai dengan ketentuan yang ada. Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi keselamatan kerja saat kegiatan bongkar muat menggunakan *crane barge* adalah kurangnya pengetahuan *crew* dan buruh tentang pentingnya keselamatan, kurangnya pengetahuan cara penggunaan alat keselamatan dan manfaatnya. Hal ini menjadi masalah dan dapat menimbulkan kecelakaan kerja yang tidak diinginkan oleh *crew* dan buruh itu sendiri maupun orang lain. Diperlukan perhatian dari pihak perusahaan untuk menyediakan alat-alat keselamatan agar terjaminnya keselamatan *crew* ketika bekerja di atas kapal, meningkatkan disiplin awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan diri, familiarisasi terhadap awak kapal, memberikan motivasi kepada awak kapal, pengawasan.

**Kata kunci** : keselamatan, bongkar muat, *fishbone*.

## ABSTRACT

**Rahmat Wahyu Basuki**, 2020, NIT: 51145293. N, "Analysis of Crew and Worker Safety During Loading Unloading Activities Using Crane Barge in MV. Bonny Star ", Mini Thesis Nautica Study Program, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, First Advisor : Capt. Agus Hadi Purwantomo, Sp.1, M.Mar. Second Advisor : Dr. Riyanto, S.E, M.Pd.

Work safety is the primary means of preventing accidents, disabilities and deaths as a result of workplace accidents. Good work safety is a gateway for labor security. Work safety concerns the entire production and distribution process, both goods and services.

The research method that researchers use is descriptive qualitative which is a method that describes the facts that occur on the ship with data collection techniques based on the observations of researchers in the field, interviews conducted by researchers with Mualim I and literature studies. Analysis of the data the researchers did was by collecting data which then presented the data to be drawn conclusions and fishbone analysis to look for factors that could affect the safety of crew and workers when loading and unloading activities using crane barge in KM. Bonny Star

The results of research conducted can be conveyed that the safety equipment on the MV. Bonny Star is inadequate in accordance with existing provisions. Factors that can affect work safety during loading and unloading activities using crane barge are the lack of knowledge of crew and workers about the importance of safety, lack of knowledge on how to use safety equipment and its benefits. This is a problem and can lead to unwanted work accidents by the crew and the workers themselves and others. Attention is needed from the company to provide safety equipment to ensure the safety of the crew when working on the ship, improve discipline of the crew in using personal safety equipment, familiarization of the crew, provide motivation to the crew, supervision.

**Keywords:** safety, loading and unloading, fishbone.

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Setiap perusahaan selalu menuntut para pegawai yang ada diatas kapal bekerja dengan sebaik-baiknya untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman sehingga mereka mampu bekerja secara optimal dengan tidak mengabaikan keselamatan kerja mereka. Keselamatan kerja merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, mencegah semua bentuk kecelakaan. Dengan sikap yang hati-hati dan tidak ceroboh dalam bertindak akan membuat pihak lain tidak mengalami kekhawatiran. Banyak *crew* kapal dan buruh yang bekerja hanya sekedar memenuhi kewajiban sesuai tanggung jawabnya, tanpa memiliki kepedulian terhadap diri sendiri, orang lain danlingkungannya. Ada yang mementingkan diri sendiri tanpa memperhatikan keselamatan jiwa dan lingkungan sekitarnya. Bahkan,pada waktu penulis melaksanakan praktek laut, ada *crew* kapal yang sengaja mengabaikan peringatan dan prosedur yang telah ditetapkan pada saat kegiatan bongkar muat dan itu mengakibatkan terjadinya insiden atau kecelakaan. Misalnya, pada waktu penulis melaksanakan praktek laut Mualim I tertimpa pipa besi di bagian jari yang mengakibatkan jarinya terluka dan harus dijahit. Oleh karena itu peranan alat keselamatan sangatlah penting dalam meminimalkan resiko terjadinya kecelakaan dalam bekerja.

Penulis melaksanakan praktek laut di KM. Bonny Star yang merupakan jenis kapal peti kemas yaitu kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut barang atau muatan dalam bentuk *container*. Peti kemas atau *container* adalah suatu kemasan yang terbuat dari besi dan dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya. Pada awalnya yang dimuat dalam *container* atau peti kemas ialah barang-barang *electronic*, kamera, dan peralatan laboratorium yang kecil tetapi mempunyai nilai yang tinggi. Namun sekarang hampir semua komoditi dimuat ke dalam *container*, seperti minyak dalam *tank container*, minuman dalam kaleng, tekstil, pakaian jadi, keramik, teh, kopi curah, tembakau dan lain-lain.

Penanganan bongkar muat *container* dilaksanakan di pelabuhan, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batasan-batasan tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Penanganan bongkar muat *container* di pelabuhan berlangsung sangat cepat, dikarenakan fasilitas pelabuhan yang memadai baik dari *crane* darat, peralatan bongkar muat di kapal, *truck container*, buruh pelabuhan maupun operator *crane*. Namun sebaliknya, jika kondisi

pelabuhan yang buruk dan fasilitas pelabuhan yang sangat minim, maka penanganan bongkar muat *container* di pelabuhan akan berlangsung lama.

Umumnya di pelabuhan *container* terdapat dermaga, *crane* darat, kedalaman perairan yang mencukupi untuk kapal, dan *container yard* yang luas untuk dapat menyimpan *container* dalam jumlah besar. Tetapi dalam kasus ini, KM. Bonny Star memasuki daerah Indonesia bagian timur, sehingga selalu menggunakan pelabuhan *alternative* dimana pelabuhan tersebut tidak memiliki *crane* darat serta *container yard* yang luas. Di pelabuhan *alternative* tersebut terdapat kapal *crane barge* yang sandar di dermaga, sedangkan KM. Bonny Star sandar di kapal *crane barge* tersebut dalam pelaksanaan bongkar muat *container*.

Dalam kegiatan bongkar muat *container* menggunakan *crane barge* ini terlihat kurang terjaminnya keselamatan *crew* dan buruh pada saat pelaksanaan bongkar muat. Banyak *crew* dan buruh yang tidak menggunakan *safety helmet*, *warepack*, *safety shoes* dan *gloves* yang menyebabkan terjadinya insiden atau kecelakaan sewaktu bekerja dalam proses kegiatan bongkar muat.

Kondisi kegiatan bongkar muat di pelabuhan Timika, Mimika Papua. Beberapa orang buruh terlihat sedang membantu menurunkan *container* dalam proses bongkar muat dan tidak mengutamakan keselamatan dengan tidak memakai *safety helmet*, *warepack*, *safety shoes* dan *gloves*. Hal-hal tersebut dapat mengakibatkan *crew* terpeleset, terjepit oleh benda ataupun *container*, dan tertimpa oleh benda yang jatuh.



Kondisi itu dapat menyebabkan kerugian bagi semua pihak mulai dari *crew* kapal atau buruh itu sendiri sampai pihak perusahaan. Kerugian itu berupa penderitaan dan kerugian yang bersifat ekonomis, dalam bentuk luka atau memar pada anggota tubuh, cacat, terhentinya pekerjaan untuk beberapa saat, kerusakan pada alat kerja dan sebagainya.

Pada saat penulis melaksanakan praktek laut terjadi sebuah *accident* dimana Mualim 1 tertimpa besi dan mengakibatkan jarinya berdarah dan harus dijahit, hal itu mengakibatkan pekerjaan di atas kapal harus dihentikan sementara waktu untuk mengobati dan menolong Mualim 1 tersebut. Selain itu Mualim 1 tersebut juga mengalami kerugian berupa penderitaan karena tidak mengedepankan keselamatan dalam bekerja. Oleh karena itu peran dari perwira jaga sangat penting dalam menjamin keselamatan *crew* atau buruh ketika proses bongkar muat, Seorang perwira jaga harus dapat mengingatkan *crew* atau buruh agar dapat memakai alat keselamatan yang telah tersedia dan lebih memperhatikan lagi prosedur keselamatan dalam bekerja. Proses pembinaan terhadap keselamatan tidak akan pernah ada habisnya sepanjang kehidupan manusia. Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi akan memberikan ketenangan dan kegairahan kerja yang menunjang pertumbuhan dan perkembangan produksi dan produktivitas serta memberikan iklim yang baik dalam menimbulkan stabilitas sosial terutama dikalangan masyarakat ketenagakerjaan. Pengaruh pemerintah serta organisasi-organisasi seperti *International Maritim Organitaton* (IMO), *International Labour*

*Organisation* (ILO) ikut memberikan tekanan terhadap perusahaan–perusahaan pelayaran untuk lebih memperhatikan segi keselamatan dari pada awak kapalnya.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis menyusun skripsi ini dengan judul “ANALISIS KESELAMATAN *CREW* DAN BURUH SAAT KEGIATAN BONGKAR MUAT MENGGUNAKAN *CRANE BARGE* DI KM. BONNY STAR”.

## 1.2. Perumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

- 1.2.1. Apakah alat keselamatan untuk crew dan buruh di KM. Bonny Star memadai sesuai dengan ketentuan?
- 1.2.2. Upaya apakah yang dilakukan agar keselamatan crew dan buruh terjamin saat kegiatan bongkar muat di KM. Bonny Star?

## 1.3. Batasan Masalah

Untuk mencapai tujuan dan memberikan arahan agar lebih fokus, serta mempermudah dalam penyelesaian masalah dengan baik sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai, maka penulis membatasi ruang lingkup masalah yaitu pada saat penulis melaksanakan praktek laut di atas kapal KM. Bonny Star ketika melaksanakan bongkar muat dengan bantuan *crane barge* di pelabuhan *alternative* yang ada di Indonesia bagian timur.

## 1.4. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan yang di tuangkan dalam skripsi ini adalah :

1.4.1. Untuk mengetahui apakah alat keselamatan yang ada sudah memadai sesuai dengan ketentuan.

1.4.2. Untuk mengetahui upaya apa yang harus dilakukan agar keselamatan *crew* dan buruh terjamin saat kegiatan bongkar muat.

## 1.5. Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian ini penulis berharap dalam penulis skripsi ini akan bermanfaat bagi penulis sendiri dan bagi para pembaca yaitu manfaat teoritis dan manfaat praktis sebagai berikut:

### 1.5.1. Manfaat secara teoritis

Mengembangkan ilmu pengetahuan yang berhubungan dengan keselamatan *crew* dan buruh saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat, dan upaya yang dilakukan agar keselamatan *crew* dan buruh terjamin saat kegiatan bongkar muat.

### 1.5.2. Manfaat secara praktis

#### 1.5.2.1. Bagi pembaca atau taruna

Untuk menambah pengetahuan bagi para taruna pelayaran, penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan untuk meningkatkan hasil kerja dengan mengutamakan keselamatan.

#### 1.5.2.2. Bagi lembaga pendidikan

Bagi lembaga, hasil penelitian ini dapat menjadi perhatian untuk lebih meningkatkan mutu dalam

menyaring dan menghasilkan sumber daya manusia yang benar-benar handal dan terampil.

#### 1.5.2.3. Bagi perusahaan pelayaran

Sumbangan pemikiran bagi perusahaan pelayaran penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan untuk meningkatkan hasil kerja dengan mengutamakan keselamatan juga tentang pentingnya ketersediaannya alat keselamatan di atas kapal.

### 1.6. Sistematika Penulisan

Untuk dapat memahami dan mendapatkan pandangan yang lebih jelas mengenai pokok permasalahan yang dihadapi dan dibahas, diperlukan adanya sistematika penulisan dalam penyusunan penelitian ini. Sistematika penulisan dapat dijabarkan sebagai berikut :

#### 1.6.1. Bab I. PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

#### 1.6.2. Bab II. LANDASAN TEORI

Landasan teori merupakan teori-teori yang digunakan sebagai landasan pembahasan judul dari penelitian yang meliputi tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian, kerangka piker penelitian dalam bentuk bagan alir yang secara kronologis

menjawab pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori atau konsep-konsep.

#### 1.6.3. Bab III. METODE PENELITIAN

Dalam bab ini berisi tentang pendekatan penelitian, waktu dan tempat penelitian, ruang lingkup penelitian, lokasi penelitian, prosedur penelitian, teknik pengumpulan data dan teknik analisa data

#### 1.6.4. Bab IV. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini mengemukakan tentang pembahasan terhadap rumusan masalah yang timbul. Data-data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta dan sebagainya termasuk pengolahan data, digambarkan dalam deskripsi data. Bab ini juga berisi analisis data dengan mencari hubungan antara hal yang satu dengan yang lainnya, juga alternatif pemecahan masalah.

#### 1.6.5. Bab V. PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pemecahan permasalahan yang ada. Dalam bab ini penulis menambahkan saran-saran kepada pihak-pihak yang terkait sesuai dengan tujuan penulisan skripsi berdasarkan hasil observasi yang telah di lakukan oleh penulis.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **2.1. Tinjauan pustaka**

##### **2.1.1. Analisis**

Analisis adalah penguraian suatu pokok menjadi bagian-bagiannya dan penelaahan sesuatu bagian secara tersendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.

Menurut Komaruddin bahwa pengertian analisis adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain, dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan yang terpadu.

Menurut penulis analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya).

##### **2.1.2. Keselamatan kerja**

Menurut Suma'mur (1996), keselamatan kerja adalah sarana utama untuk pencegahan kecelakaan, cacat dan kematian sebagai akibat kecelakaan kerja. Keselamatan kerja yang baik adalah pintu gerbang bagi keamanan tenaga kerja Keselamatan



kerja menyangkut segenap proses produksi dan distribusi, baik barang maupun jasa

Jadi definisi dan alat-alat keselamatan terhadap keselamatan kerja *crew* dan buruh adalah pengaruh manfaat dari kegunaan dari suatu alat yang digunakan untuk menyelamatkan hidup seseorang dalam melakukan suatu kegiatan atau pekerjaan untuk mencegah segala bentuk kecelakaan kerja dan menciptakan lingkungan kerja yang aman terutama di saat kegiatan bongkar muat berlangsung.

2.1.2.1. Menurut *basic safety training* (2000) keselamatan kerja berkaitan dengan peningkatan produksi dan produktivitas yang tinggi. Keselamatan kerja dapat membantu peningkatan dan produktivitas dan juga mempengaruhi cepat atau lambatnya suatu kegiatan bongkar muat atas dasar :

Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan-kecelakaan yang menjadi sebab sakit cacat dan kematian dapat dikurangi atau ditekan sekecil-kecilnya, sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.

2.1.2.1.1. Tingkat keselamatan kerja yang tinggi, sejalan dengan pemeliharaan dan penggunaan peralatan kerja dan mesin yang produktif dan

efisien dan berkaitan dengan tingkat produksi dan produktivitas yang tinggi.

2.1.2.1.2. Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi, menciptakan kondisi-kondisi yang mendukung kenyamanan serta kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisiensi yang lebih tinggi pula.

2.1.2.1.3. Praktek keselamatan kerja tidak bisa dipisahkan dan keterampilan, keduanya berjalan sejajar dan merupakan unsur-unsur esensial bagi kelangsungan proses produksi.

2.1.2.1.4. Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha dan buruh akan membawa iklim keamanan dan ketenangan kerja, sehingga sangat membantu bagi terciptanya kelancaraan produksi.

2.1.2.2. Menurut *Basic Safety Training*, modul-4 (2000:85), kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi 3 penyebab, yaitu :

2.1.2.2.1. Tindakan tidak aman dan manusia (*unsafe human acts*).

2.1.2.2.2. Seseorang melakukan tindakan tidak aman atau keselamatan yang mengakibatkan kecelakaan disebabkan karena : Tidak tahu, tidak mampu atau tidak biasa, tidak mau.

2.1.2.2.3. Keadaan tidak aman (*unsafe condition*).

2.1.2.3. Pada saat prala diatas kapal penulis sering menemukan banyak *crew* kapal didalam melaksanakan suatu pekerjaan terutama pada saat kegiatan bongkar muat di pelabuhan daerah yang menggunakan *crane barge* masih saja tidak menggunakan alat-alat keselamatn kerja, Dan banyak *crew* kapal yang megalami kecelakaan kerja di atas kapal, pekerja tidak mau memakai alat-alat keselamatan kerja dengan alasan : Tidak sadar atau tidak tahu, panas, sesak, tidak enak dipakai, tidak enak dipandang, berat, mengganggu pekerjaan, tidak sesuai dengan bahaya yang ada, tidak ada sanksi, atasan juga tidak memakai

Banyak *crew* kapal didalam melaksanakan pekerjaanya tidak memakai alat keselamatan kerja ini dikarenakan mereka melihat perwira kapal juga jarang menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Para *crew* kapal juga merasa mereka selama ini tidak pernah di berikan sanksi oleh nahkoda maupun perwira kapal jika *crew* kapal tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja.

Hal ini dikarenakan hampir tidak pernah diadakan *safety meeting* yang harus dilaksanakan setiap satu bulan sekali yang membahas tentang keselamatan kerja dan juga akan memberikan sanksi kepada mereka *crew* kapal yang melanggar peraturan tentang keselamatan kerja di atas kapal, dan juga para perwira dalam melakukan *familiarization* alat-alat keselamatan kerja terhadap *crew* kapal sudah jarang dilakukan terutama pada *crew* kapal yang baru naik.

2.1.2.4. Menurut Suma'mur (1981:7), kecelakaan akibat organisasi perburuhan internasional tahun 1962 adalah sebagai berikut :

2.1.1.4.1. Klasifikasi menurut jenis kecelakaan (terjatuh, tertimpa pada benda jatuh, terjepit oleh benda, terkena arus listrik).

2.1.1.4.2. Klasifikasi menurut penyebab (mesin, alat angkut dan alat angkat, peralatan lain, bahan, zat-zat radiasi, lingkungan kerja).

2.1.1.4.3. Klasifikasi menurut sifat luka (patah tulang, memar, amputasi, mati lemas).

2.1.1.4.4. Klasifikasi menurut letak kelainan atau luka di tubuh (kepala, leher, badan, anggota atas, anggota bawah).

### **2.1.3. Aturan–aturan pokok yang berkaitan dengan keselamatan kerja**

#### **2.1.3.1. STCW 1978 amandemen 2010**

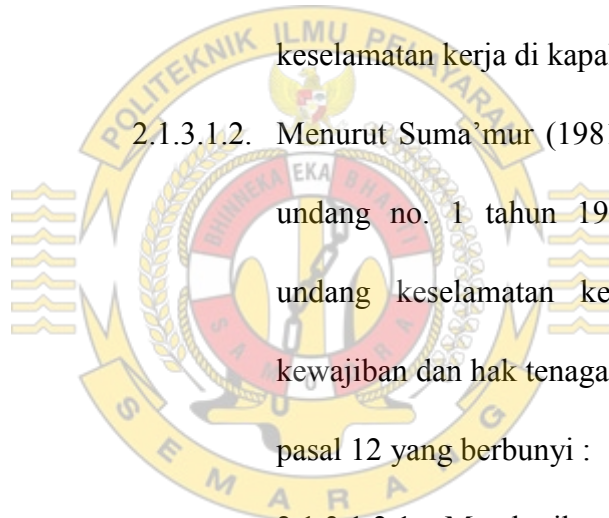
2.1.3.1.1. Menurut *Basic Safety Training*, modul-4, (2000:41), suatu hal baru yang dikembangkan dalam STCW 1978 amandemen 2010 adalah bahwa keselamatan pelayaran adalah tanggung jawab 3 (tiga pihak) yaitu :

2.1.3.1.1.1. Pemerintah sebagai institusi resmi yang mengawasi pelaksanaan aturan-aturan berkaitan dengan keselamatan di laut.

2.1.3.1.1.2. Pendidikan dan latihan, yaitu institusi yang mendidik, melatih, personil yang akan bekerja di kapal.

2.1.3.1.1.3. Perusahaan pelayaran, yaitu yang mengoperasikan kapal dengan tenaga kerja terlatih.

Sebagaimana diterangkan diatas bahwa perusahaan pelayaran harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis, sangat vital terhadap pelaksanaan keselamatan kerja di kapal.



2.1.3.1.2. Menurut Suma'mur (1981:30) dalam undang-undang no. 1 tahun 1970 tentang undang-undang keselamatan kerja yang mengatur kewajiban dan hak tenaga kerja terdapat dalam pasal 12 yang berbunyi :

2.1.3.1.2.1. Memberikan keterangan yang benar bila diminta oleh pegawai, pengawas dan atau ahli keselamatan kerja.

2.1.3.1.2.2. Memahami alat-alat pelindung yang diwajibkan.

2.1.3.1.2.3. Memahami dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan kerja yang diwajibkan.



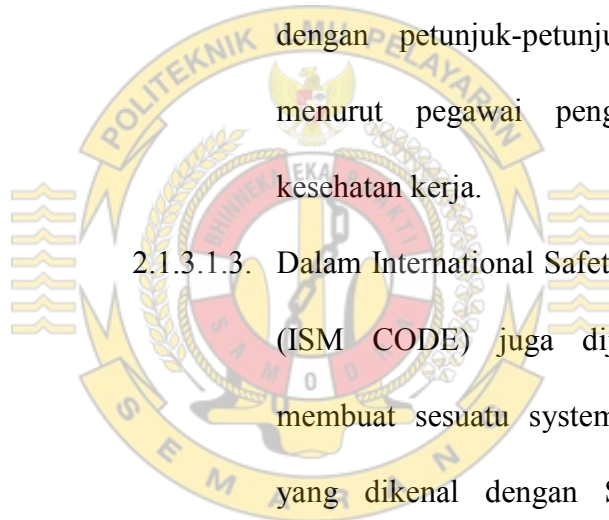
2.1.3.1.2.4. Meminta pada pengurus agar dilaksanakan semua syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan.

2.1.3.1.2.5. Menyatakan keberatan bekerja pada pekerjaan yang syarat keselamatan dan kesehatan kerja serta alat-alat pelindung yang diwajibkan dan diragukan olehnya kecuali dalam hal-hal khusus ditentukan oleh pegawai pengawas dalam batas-batas yang masih dapat dipertanggung jawabkan.



Tentang kewajiban bila memasuki tempat kerja, pasal 13 undang-undang keselamatan kerja menyatakan bahwa barang siapa akan memasuki suatu tempat kerja, diwajibkan mentaati semua petunjuk kesehatan kerja dan memakai alat-alat pelindung diri yang diwajibkan.

Adapun kewajiban pengurus diatur dalam pasal 14 ayat 3 yang menyatakan bahwa pengurus diwajibkan untuk menyediakan secara Cuma-Cuma, semua alat pelindung dan yang diwajibkan pada tenaga kerja yang berada dibawah pimpinannya dan menyediakan bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut, disertai dengan petunjuk-petunjuk yang diberikan menurut pegawai pengawasan atau ahli kesehatan kerja.



2.1.3.1.3. Dalam International Safety Management Code (ISM CODE) juga dijelaskan bagaimana membuat sesuatu system keselamatan kerja yang dikenal dengan Safety Management

System ( SMS ) atau Sistem Management Keselamatan (SMK). Dalam kode ini ditegaskan bahwa SMK harus menjamin :

2.1.3.1.3.1. Ketaatan pada peraturan dan hukum yang berlaku.

2.1.3.1.3.2. Bahwa semua peraturan - peraturan yang berlaku, petunjuk dan standar yang

direkomendasikan oleh IMO, pemerintahan, biro klasifikasi dan organisasi industry maritime yang diakui, tetap diberlakukan.

Dengan diberlakukan ISM CODE yang baik, perusahaan akan didampingi sebagai perusahaan yang memiliki keandalan dan citra yang baik, dapat meningkatkan daya saing yang lebih menjamin kelangsungan hidup perusahaan. Selain itu akan mendapat keuntungan dari pemeliharaan dan pengorganisasian kapal yang teratur.

#### 2.1.3.2. Peralatan pelindung menurut Basic Safety Training, modul-4 (2000,84)

Dijelaskan mengenai pakaian dan penggunaannya :

##### 2.1.3.2.1. Umum

*Wear pack* (pakaian kerja), *Gloves* (sarung tangan), *Foot Wear* (alas kaki) yang panas seharusnya menjadi perlengkapan kerja untuk bekerja di kapal, tapi semua tidak bisa memberikan perlindungan yang memadai terhadap bahaya-bahaya khusus yang berkaitan dengan pekerjaan.

Semua personil yang diwajibkan untuk mengenakan peralatan perlindungan harus dilatih dalam penggunaanya dan diberitahu keterbatasannya.

Pakaian dan perlengkapannya perlindungan perorangan dikelompokkan sebagai berikut :

2.1.3.2.1.1. Perlindungan Kepala : *Safety*

*Helmets, Hair Protection*

2.1.3.2.1.2. Perlindungan pernapasan : *Dust*

*Masks, Respirator Breathing Apparatus.*

2.1.3.2.1.3. Perlindungan Tangan dan Kaki :

*Gloves, Safety boots dan Safety shoes.*

2.1.3.2.1.4. Perlindungan badan : *Safety*

*Suits, Safety Belts, Harnesses, Apron.*

2.1.3.2.2. *Safety Helmets*

*Safety Helmet* dapat menahan bahaya yang disebabkan oleh benda yang jatuh dari suatu ketinggian, bahaya lain adalah panas yang tidak normal, resiko tumpukan atau



pukulan yang menghancurkan atau cipratan bahan kimia.

#### 2.1.3.2.3. Pelindung pendengaran.

Tiap orang yang tidak terlindungi dari kebisingan tingkat tinggi seperti di kamar mesin, harus menggunakan pelindung telinga dari type yang telah direkomendasikan yang cocok untuk keadaan khusus.

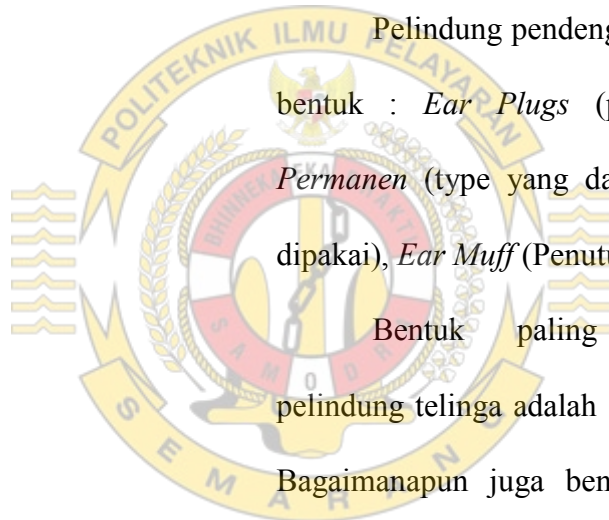
Pelindung pendengaran terdiri dari tiga bentuk : *Ear Plugs* (penyumbat telinga), *Permanen* (type yang dapat dibuang setelah dipakai), *Ear Muff* (Penutup telinga).

Bentuk paling sederhana dari pelindung telinga adalah *Glass-down earplug*.

Bagaimanapun juga bentuk ini mempunyai kelemahan dari keterbatasan kemampuan untuk mengurangi tingkat kebisingan.

Earplug dari karet atau plastik juga mempunyai keterbatasan pada suara tingkat yang sangat tinggi atau frekwensi yang sangat rendah yang menyebabkan terjadinya getaran pada saluran telinga.

Pada umumnya, *ear muff* merupakan bentuk yang lebih efektif, *ear muff* terdiri dari



sepasang *rigit cups* (mangkok kaku) yang didesain untuk melengkapi untuk menutup telinga, dipaskan dengan cincin penyegel yang lembut agar busa dirapatkan di seputar telinga.

*Ear cup* (mangkok telinga) dihubungkan dengan sebuah *spring loaded head band (neck band)* yang memastikan bahwa *sound seal* disekitar telinga tetap terjaga. Untuk itu diperlukan saran dari para ahli mengenai penggunaannya.

#### 2.1.3.2.4. Pelindung Muka dan Mata

Dalam memilih pelindung muka dan mata, harus diperhatikan bentuk dan tingkat bahayanya yang dihadapi dan kemampuan pelindung. Penyebab utama kecelakaan pada mata adalah : Sinar inframerah (gas pengelasan), sinar ultraviolet (las listrik), terkena bahan kimia, terkena partikel.

#### 2.1.3.2.5. Pelindung Tangan dan Kaki.

*Gloves* (sarung tangan)

Pemakaian *gloves* yang tepat harus memperhatikan jenis bahaya yang dihadapi dari jenis pekerjaan yang dilakukan, misalnya *Leather gloves* (terbuat dari kulit) umumnya



untuk menangani benda yang kasar atau tajam.

*Hot resistan gloves* terbuat dari karet sintetik ketika menangani asam, alkalis, oil, solvent, dan bahan kimia. Pada waktu penggunaan sarung tangan (*gloves*) harus benar-benar diperhatikan karena *gloves* mudah terjepit dan ketika *gloves* basah sangatlah licin oleh karena itu diperlukan perhatian khusus dalam penggunaannya dalam bekerja.

#### *Footwear (Alas kaki)*

Kecelakaan pada kaki biasanya disebabkan karena pemakaian alas kaki yang tidak cocok, meskipun begitu dirasakan kepada semua personil yang bekerja diatas kapal untuk menggunakan *footwear* yang tepat. Kecelakaan biasanya disebabkan karena tumbukan.

#### 2.1.3.2.6. Perlindungan badan

Setiap pelaut yang sedang bekerja diatas, diluar atau di bawah *deck* atau tempat lain yang mempunyai resiko terjatuh dari ketinggian 2 m atau lebih, harus menggunakan *safety harness* (sabuk dengan penahan

goncangan) yang diikat dengan tali keselamatan.

#### 2.1.3.3. Syarat Alat Pelindung Diri (APD)

APD sebagai alat yang dipakai untuk melindungi diri terhadap risiko bahaya harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

2.1.3.3.1. APD harus memberikan perlindungan efektif terhadap berbagai macam bahaya yang dihadapi.

2.1.3.3.2. APD harus ringan dan efisien dalam memberikan perlindungan.

2.1.3.3.3. Fleksibel dan nyaman dipakai.

2.1.3.3.4. Berat APD yang harus diterima oleh tubuh, dapat ditahan dengan baik.

2.1.3.3.5. Tidak menghalangi ruang gerak pekerja.

2.1.3.3.6. APD harus tahan lama.

2.1.3.3.7. APD harus menarik.

2.1.3.3.8. Tidak memberikan efek samping/bahaya tambahan karena pemakaian (Soeripto, 2008:220)

Pemeliharaan dan Penyimpanan Alat Pelindung Diri (APD) Menurut Budiono (2003) pemeliharaan APD dapat dilakukan dengan: Mencuci dengan air sabun, kemudian dibilas dengan air secukupnya. Terutama untuk

helm, kaca mata, ear plug, sarung tangan kain/ kulit/ karet.

Menjemur di bawah sinar matahari untuk menghilangkan

bau. Mengganti filter/ catrid nya untuk respirator

Sedangkan untuk menjaga daya guna APD

hendaknya disimpan di tempat khusus sehingga terbebas

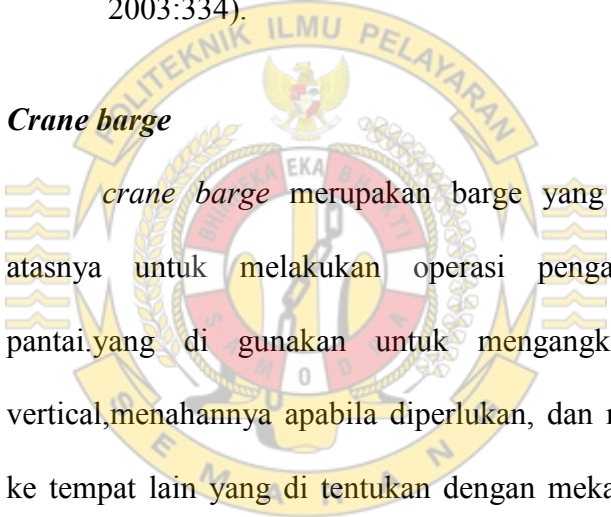
dari debu, kotoran, gas beracun dan gigitan serangga/

binatang. Tempat penyimpanan hendaknya kering dan

mudah dalam pengambilannya (Sugeng Budiono,

2003:334).

#### 2.1.4. *Crane barge*



*crane barge* merupakan barge yang memiliki crane di atasnya untuk melakukan operasi pengangkutan di lepas pantai yang di gunakan untuk mengangkat muatan secara vertical,menahannya apabila diperlukan, dan menurunkan muatan ke tempat lain yang di tentukan dengan mekanisme pendongkrak (*luffing*), pemutar (*slewing*), pejalan (*travelling*).

#### 2.1.5. *Crew dan buruh*

##### 2.1.5.1. *Crew*

Menurut Wikipedia, *crew* adalah seorang awak, dimana seseorang yang bertugas di kegiatan umum, umumnya dalam organisasi terstruktur atau hirarkis. Lokasi dimana *crew* bekerja disebut *crewyard* atau *workyard*. seorang awak kapal (*crew*) terdiri dari beberapa bagian,

masing-masing bagian mempunyai tugas dan tanggung jawab sendiri.

Dari pemaparan di atas dapat di simpulkan bahwa *crew* adalah seorang awak kapal yang terdapat dalam sebuah organisasi terstruktur dan mempunyai tugas dan tanggung jawab masing-masing.

*Crew* di atas kapal terbagi atas dua *department*, yaitu *deck department* dan *engine department*. *Deck department* terdiri dari:

2.1.5.1.1. *Captain*, bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan pelayaran (*crew*, kapal, muatan).

2.1.5.1.2. Mualim 1, bertugas untuk pemeliharaan seluruh kapal kecuali kamar mesin dan ruangan-ruangan lainnya yang berhubungan dengan dinas kamar mesin

2.1.5.1.3. Mualim 2, bertanggung jawab atas keadaan baik lampu-lampu navigasi, termasuk lampu jangkar dan sebagainya, serta lampu semboyan Aldis.

2.1.5.1.4. Mualim 3, bertanggung jawab atas pemeliharaan dan kelengkapan *life boats*, *liferafts*, *lifebuoys* serta *lifejackets*, serta administrasi.

2.1.5.1.5. *Ratings* atau bawahan bagian *deck*, terdiri dari *boatswain*, *able bodied seaman* semuanya

mempunyai tugas dan tanggung jawab masing-masing terhadap proses keselamatan.

Bagian *engine department* terdiri dari:

2.1.5.1.6. *Chief engineer*, bertugas sebagai pimpinan dan penanggung jawab atas semua mesin yang ada di kapal baik itu mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin *crane*, mesin sekoci, mesin kemudi, mesin *freezer*, dll.

2.1.5.1.7. Masinis 1, bertugas memastikan permesinan kapal dan perangkat bekerja sesuai dengan prosedur perlindungan keselamatan dan lingkungan.

2.1.5.1.8. Masinis 2, bertugas menjaga tambahan mesin, generator air tawar, mesin kerek, peralatan tambat, sekoci motor, darurat kompresor, pompa kebakaran darurat dan incinerator.

2.1.5.1.9. Masinis 3, bertugas menjaga sistem bahan bakar transfer dan pabrik limbah.

2.1.5.1.10. *Ratings* dan bawahan bagian *engine* terdiri dari, mandor (kepala kerja *oiler* dan *wiper*), *fitter* (juru las), *oiler* (juru minyak), *wiper* semuanya mempunyai tugas dan tanggung jawab masing-masing terhadap proses keselamatan.

#### 2.1.5.2. Buruh

Menurut Wikipedia, buruh, pekerja, *worker*, *laborer*, tenaga kerja atau karyawan pada dasarnya adalah [manusia](#) yang menggunakan tenaga dan kemampuannya untuk mendapatkan balasan berupa pendapatan baik berupa uang maupun bentuk lainnya kepada Pemberi Kerja atau [pengusaha](#) atau [majikan](#).

Dalam Undang-Undang No.13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan Bab I pasal 1 ayat 2 tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat. Buruh dibagi atas 2 klasifikasi besar, yaitu:

2.1.5.2.1. Buruh professional biasa disebut buruh kerah putih, menggunakan tenaga otak dalam bekerja.

2.1.5.2.2. Buruh kasar biasa disebut buruh kerah biru, menggunakan tenaga otot dalam bekerja.

Menurut [www.artikata.com](http://www.artikata.com) buruh adalah orang yg bekerja untuk orang lain dengan mendapat upah pekerja. Secara teori, dalam konteks kepentingan, didalam suatu perusahaan terdapat 2 (dua) kelompok yaitu, kelompok pemilik modal (*owner*) dan kelompok buruh, yaitu orang-

orang yang diperintah dan dipekerjakan yang berfungsi sebagai salah satu komponen dalam proses produksi.

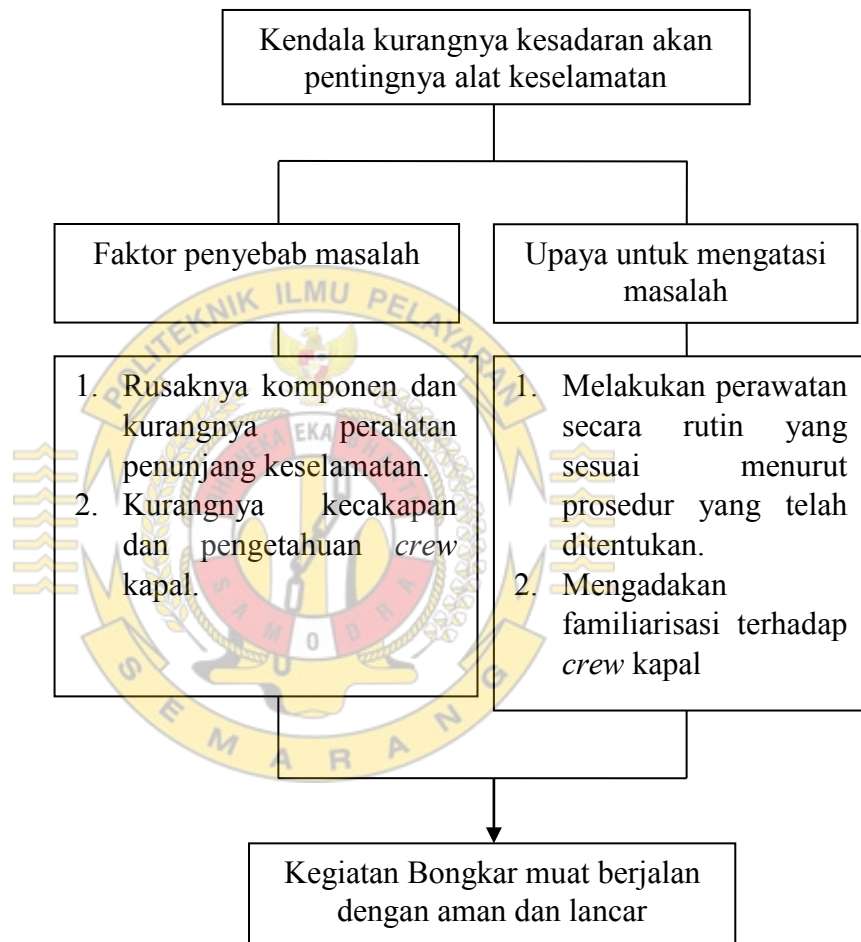
Dalam teori Karl Marx tentang nilai lebih, disebutkan bahwa kelompok yang memiliki dan menikmati nilai lebih disebut sebagai majikan dan kelompok yang terlibat dalam proses penciptaan nilai lebih itu disebut buruh. Buruh berbeda dengan pekerja. Pengertian pekerja lebih menunjuk pada proses dan bersifat mandiri. Bisa saja pekerja itu bekerja untuk dirinya dan menggaji dirinya sendiri pula. Contoh pekerja ini antara lain petani, nelayan, dokter yang dalam prosesnya pekerja memperoleh nilai tambah dari proses penciptaan nilai tambah yang mereka buat sendiri. Istilah tenaga kerja dipopulerkan oleh pemerintah orde baru, untuk mengganti kata buruh yang mereka anggap kekiri-kirian dan radikal.

Dalam penelitian ini yang di maksud dengan buruh adalah orang yang bekerja untuk membantu proses bongkar muat *container* di suatu pelabuhan.



## 2.2. Kerangka pikir

Dalam hal ini penulis akan memaparkan beberapa kerangka pikir secara bagan dalam menjawab atau menyelesaikan pokok permasalahan yang telah dibuat :



Gambar 2.1. Kerangka Pikir Penelitian

Dalam kerangka berpikir penelitian ini mencoba untuk membahas permasalahan yang dihadapi dan mencari penyelesaian dari permasalahan dalam penelitian ini.

## BAB V

### PENUTUP

Berdasarkan uraian-uraian sebelumnya tentang pembahasan mengenai “Optimalisasi keselamatan *crew* dan buruh ketika kegiatan bongkar muat menggunakan *crane barge* di KM. Bonny Star”. Maka sebagai akhir dari skripsi ini peneliti memberikan beberapa simpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah tersebut, sebagai berikut:

#### 5.1. Kesimpulan

Adapun simpulan dari permasalahan yang ada di KM. Bonny Star dalam penelitian ini sebagai berikut:

5.1.1. Alat-alat keselamatan untuk *crew* dan buruh di KM. Bonny Star kurang memadai sesuai dengan ketentuan. Hal ini disebabkan karena banyak terdapat alat keselamatan yang sudah rusak dan tidak layak pakai, dan juga ketersediaan alat keselamatan yang kurang memadai. Sehingga *crew* dan buruh enggan memakai peralatan keselamatan.

5.1.2. Upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keselamatan dalam proses bongkar muat menggunakan *crane barge* di KM. Bonny Star adalah dengan melakukan perbaikan manajemen keselamatan pada kegiatan bongkar muat, sehingga kegiatan bongkar muat dapat terlaksana dengan baik seperti fungsi manajemen kerja (*planning, organizing, directing, dan controlling*). Kesehatan dan kebugaran bagi masing-masing *crew* dan buruh

untuk dapat melaksanakan penjagaan kesehatan dan kebugaran tubuh untuk mempersiapkan kegiatan bongkar muat.

Kurangnya pengetahuan tentang cara penggunaan alat keselamatan kerja dan manfaatnya mengakibatkan pengetahuan tentang pentingnya keselamatan juga kurang. Hal itu di karenakan para crew ketika melaksanakan *safety meeting* tidak pernah memperhatikan (bersifat acuh), merasa diri sendiri hebat dan benar.

## 5.2. Saran

Saran-saran yang dapat diberikan dalam upaya meningkatkan keselamatan dalam proses bongkar muat dengan menggunakan *crane barge* di KM. Bonny Star adalah sebagai berikut :

5.2.1. Dikarenakan peralatan keselamatan yang ada di KM. Bonny Star kurang memadai, untuk meningkatkan keselamatan dalam proses bongkar muat yaitu perbaikan dan perawatan alat keselamatan, dari perusahaan juga mensuplai alat keselamatan sehingga jumlahnya mencukupi dan layak untuk digunakan

5.2.2. Agar upaya meningkatkan keselamatan kerja dalam proses bongkar muat tersebut dapat terlaksana dengan baik, sebaiknya dalam melaksanakan manajemen keselamatan kerja dari seluruh *crew* sadar bahwa seluruh fungsi manajemen ini adalah demi kebaikan bersama. Sebagai contoh, kedisiplinan pelaksanaan *safety meeting*. Setiap *crew* tidak boleh meremehkan *Safety*

*meeting*, kegiatan ini digunakan untuk menjelaskan kegiatan kerja, pengecekan *crew*, dan pengecekan peralatan sebelum bekerja sehingga fungsi manajemen kerja dapat meningkatkan upaya keselamatan kerja. Menjaga kesehatan dan kebugaran tubuh tiap-tiap *crew* juga merupakan salah satu upaya meningkatkan keselamatan kerja yang termasuk *intern fact*, jadi sebaiknya seluruh *crew* memahami bahwa untuk menjaga kesehatan dan kebugaran perlu memperhatikan cukupnya waktu untuk istirahat dan olah raga. Mengingat masih kurangnya kedisiplinan dan pemahaman awak kapal terhadap penggunaan alat-alat keselamatan dan fungsinya, maka sebaiknya para *crew* benar-benar memperhatikan kedisiplinan dan meningkatkan ketrampilan dalam penggunaan alat-alat keselamatan pada saat proses bongkar muat berlangsung, hal ini dapat ditunjang dengan pemutaran video tentang keselamatan bekerja. Pencegahan resiko yang berikutnya adalah pengecekan kesiapan *crew* dan buruh kerja sebelum melaksanakan proses bongkar muat dengan menggunakan *crane barge*, sebaiknya dapat dilaksanakan dengan benar agar resiko kecelakaan kerja dapat dihindari.

## DAFTAR PUSTAKA

- A.M Sugeng Budiono, 2005, Bunga Rampai Hiegiene Perusahaan Ergonomi (HIPERKES) dan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Semarang, Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Bungin, Burhan. 2011. Penelitian Kualitatif. Jakarta: Kencana Predana Media Group.
- Data ILO 2008. Menakertrans. 2011. Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja Belum Memadai. <http://www.metrotvnews.com>. Diakses pada tanggal 13 Maret 2014.
- Data ILO. 2003. “Keselamatan dan Kesehatan Kerja”. Dalam Tarwaka. 2008. Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Surakarta. Harapan Press.
- International Maritime Organization (IMO). 2002. *Revised Guidelines on Implementation of International Safety Managemen (ISM) Code* by Administration. [www.google.com](http://www.google.com).
- Moleong, Lexy. J. 2016. Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Noor, Juliansyah. 2011. “Metode Penelitian : Skripsi, Tesis, Disertasi, dan Karya Ilmiah”. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Semarang, Politeknik Ilmu Pelayaran, 2018, *Pedoman Penyusunan Skripsi*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Sugiyono, Ir, 2012, Tenaga Kerja Bongkar Muat dan Sumber Daya Manusia di Pelabuhan, Jakarta.
- Sugiyono, 2013, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Suma'mur. 2009. *Higiene Perusahaan Dan Kesehatan Kerja (Hiperkes)*. Jakarta: CV. Sagung Seto.
- Suma'mur, 1996, Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan, Jakarta, PT. Gunung Agung.

## DAFTAR LAMPIRAN



Gambar 1 : Proses pemuatan menggunakan *crane barge*



Gambar 2 : Buruh tidak menggunakan alat keselamatan pada proses pemuatan *container*



Gambar 3 : Buruh membantu dalam proses bongkar *container* dan tidak menggunakan alat keselamatan





Gambar 4 : Gambar *safety helmet*



Gambar 5 : Gambar pelindung telinga



Gambar 1: Kaca Mata Safety 3M



Gambar 2: Safety Goggles 3M



Gambar 3: Perisai Pengelas (3M Speedglass)



Gambar 4: Perisai Wajah (3M Head and Face Protection)

Gambar 6 : Gambar pelindung mata





Gambar 7 : Gambar sarung tangan



Gambar 8 : gambar *safety shoes*



Gambar 9 : *Safety wearpack*



Gambar 4.2  
Alat keselamatan yang harus di kenakan *crew* dan buruh



Gambar 4.3 Simbol keselamatan kerja

#### Undang-undang No.1 tahun 1970

- Pasal 3 ayat (1) butir f : Memberikan alat-alat perlindungan diri pada para pekerja
- Pasal 9 ayat (1) butir c : Pengurus diwajibkan menunjukkan dan menjelaskan pada tiap tenaga kerja baru tentang APD bagi tenaga kerja yang bersangkutan
- Pasal 12 butir b : Dengan peraturan perundangan diatur kewajiban dan atau hak tenaga kerja untuk memakai APD yang diwajibkan
- Pasal 14 butir c : Pengurus diwajibkan menyediakan secara cuma-cuma Alat Perlindungan Diri yang diwajibkan pada pekerja dan orang lain yang memasuki tempat kerja.

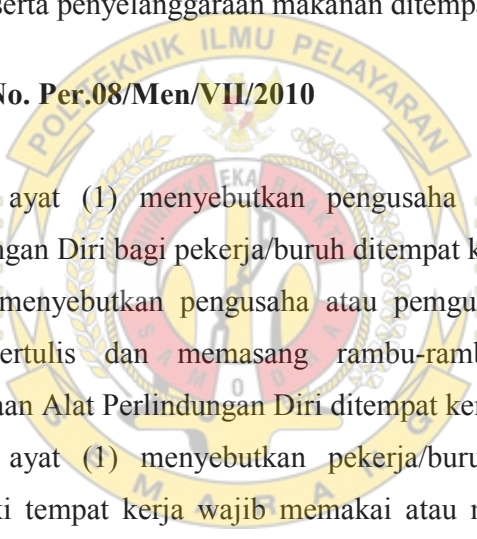
**Permenakertrans No. Per: 01/Men/1981**

- Pasal 4 ayat (3) menyebutkan kewajiban pengurus menyediakan secara cuma-cuma Alat Perlindungan Diri yang diwajibkan penggunaanya oleh tenaga kerja yang berada dibawah pimpinannya untuk mencegah Penyakit Akibat Kerja (PAK).

**Permenakertrans No. Per. 03/Men/1982**

- Pasal 2 menyebutkan memberikan nasehat mengenai perencanaan dan pembuatan tempat kerja, pemilihan alat pelindung diri yang diperlukan dan gizi serta penyelenggaraan makanan ditempat kerja.

**Permenakertrans No. Per.08/Men/VII/2010**

- 
- Pasal 2 ayat (1) menyebutkan pengusaha wajib menyediakan Alat Perlindungan Diri bagi pekerja/buruh ditempat kerja.
  - Pasal 5 menyebutkan pengusaha atau pengurus wajib mengumumkan secara tertulis dan memasang rambu-rambu mengenai kewajiban penggunaan Alat Perlindungan Diri ditempat kerja.
  - Pasal 6 ayat (1) menyebutkan pekerja/buruh dan orang lain yang memasuki tempat kerja wajib memakai atau menggunakan APD sesuai dengan potensi bahaya dan risiko
  - Pasal 7 ayat (1) menyebutkan pengusaha atau pengurus wajib melaksanakan manajemen Alat Perlindungan Diri di tempat kerja

APD merupakan cara terakhir untuk melindungi tenaga kerja. Dalam proses pemilihan APD, kita harus mempertimbangkan kesesuaian jenis APD dengan bahaya yang ada dan mampu mengurangi atau bahkan menghilangkan risiko yang dapat ditimbulkan. Sehingga lakukanlah identifikasi secara benar sebelum menentukan jenis APD yang digunakan.

## **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

Nama : Rahmat Wahyu Basuki  
Tempat/tgl lahir : Karanganyar, 23 Juni 1995  
NIT : 51145293 N  
Alamat Asal : Kadipiro RT 05 RW 10  
Bejen, Karanganyar, Jawa Tengah  
Agama : Islam  
Pekerjaan : Taruna PIP Semarang  
Status : Belum Kawin  
Hobby : Travelling



### **Orang Tua**

Nama Ayah : Widodo Giyanto  
Pekerjaan : Swasta  
Nama Ibu : Eriningsih  
Pekerjaan : PNS  
Alamat : Kadipiro RT 05 RW 10 Bejen, Karanganyar, Jawa Tengah

### **Riwayat Pendidikan**

1. SD Negeri 03 Bejen Lulus Tahun 2007
2. SMP N 3 Karanganyar Lulus Tahun 2010
3. SMA N 2 Karanganyar Lulus Tahun 2013
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 2014–Sekarang

### **PengalamanPrala (PraktekLaut)**

Kapal : KM. Bonny Star

Perusahaan : PT. Pelayaran Grogol Sarana Utama

Alamat : Jl. Margomulyo 44 Blok E7-E8 Pergudangan Surimulia, Surabaya 60186